



Ministerie van Infrastructuur en Milieu
t.a.v. de staatsecretaris mw. W.J. Mansveld
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

BETREFT Voortgang Uitvoeringsoverleg Mobiliteit en Transport

DEN HAAG	25 juni 2015	E-MAIL	t.vander.wijst@ser.nl
ONS KENMERK	15.01441	TOESTELNUMMER	070 3499 551
BIJLAGE(N)			

Geachte mevrouw Mansveld,

Hierbij breng ik verslag uit van de werkzaamheden die in de Borgingscommissie Energieakkoord vanaf september 2014 zijn verricht op het terrein van Mobiliteit en Transport en in het bijzonder over de voortgang rond de Duurzame brandstofvisie. De Borgingscommissie heeft dit domein (pijler 7 uit het Energieakkoord) belegd bij het Uitvoeringsoverleg Mobiliteit en Transport (UMT). Voorzitter van dit UMT-overleg is Pieter van Geel en het overleg bestaat uit de organisaties die verantwoordelijk waren voor het onderhandelingsresultaat van pijler 7. Al deze organisaties hebben dit onderdeel van het Energieakkoord ondertekend¹.

Doelen en afspraken

Deze rapportage bouwt voort op de *Voortgangsrapportage 2014* van de Borgingscommissie van juni 2014² en de *Uitvoeringsagenda Energieakkoord 2015* van 10 februari 2015³. Centraal staan de sectordoelen voor Mobiliteit en Transport zoals afgesproken in het Energieakkoord voor duurzame groei:

- In 2030 mag de sector maximaal 25 Mton CO₂-uitstoten, 17 procent minder dan in 1990. De EU-ambitie voor minimaal 60 procent CO₂-reductie in 2050 wordt omarmd.
- De bijdrage van de sector in 2020 is een energiebesparing van 15 à 20 PJ, te realiseren ten opzichte van de referentieramingen van ECN/PBL 2012⁴.
- Er zijn diverse tussendoelen geformuleerd, waaronder een nog te ontwikkelen ingroeimodel dat er op is gericht dat vanaf 2035 alle nieuw verkochte personenauto's in staat zijn om CO₂-emissievrij te rijden.

¹ Naast voorzitter Pieter van Geel en een SER-secretaris bestaat het UMT uit de volgende leden: ANWB, BOVAG, Deltalinqs, EVO, FNV, Formule E-team, IPO, Milieudefensie, Ministeries van Economische Zaken, Financiën en Infrastructuur en Milieu, Natuur en Milieu, NS, RAI Vereniging, Stichting zero-emissie busvervoer, TLN, VNA-lease, VNG en VNO-NCW.

² Zie: <http://www.energieakkoordser.nl/nieuws/uitvoering-energieakkoord-onomkeerbaar-proces.aspx>.

³ Zie: <http://www.energieakkoordser.nl/nieuws/2015/6de-vergadering-borgingscommissie.aspx>.

⁴ Ervan uitgaande dat dit overeenkomt met een CO₂-reductie van 1,3 - 1,7 Mton ten opzichte van de verwachte trendontwikkeling in 2020. Daarbij is aangenomen dat de daarvoor noodzakelijke voorgenomen Europese CO₂-normen voor personen- en bestelauto's in 2020 tijdig tot stand komen.

Pijler 7 in het Energieakkoord heeft voor de sector mobiliteit en transport tot twaalf thema's geleid; dit is geoperationaliseerd in 34 afspraken. Een flink aantal van deze afspraken heeft inmiddels tot een resultaat geleid, bijvoorbeeld in de vorm van een Green Deal. Enkele afspraken verkeren nog in de ontwikkelfase of hebben de vorm van een procesafpraak.

Prioriteiten in 2015

In de *Uitvoeringsagenda Energieakkoord 2015* zijn de prioriteiten voor dit kalenderjaar vastgelegd. Zoals hieronder blijkt is er in 2015 voor het domein mobiliteit en transport bij de meeste prioritaire onderwerpen flinke voortgang gemaakt. De stand van zaken is als volgt:

- *Acties voortvloeiend uit de Visie Duurzame brandstofmix*⁵ toevoegen aan de *Uitvoeringsagenda Duurzame brandstofmix*. Dit proces loopt en wordt hieronder expliciet toegelicht.
- Treffen van efficiencymaatregelen in het wegverkeer, met als *kansrijke optie bevorderen van zuinige banden*. Tijdens de Auto-RAI 2015 is door IenM samen met een brede coalitie van betrokken organisaties (o.a. ANWB, BOVAG, RAI Vereniging en VACO) een brede publiekscampagne 'Kies de Beste Band' gestart, gericht op de aanschaf van veilige, zuinige en stille banden alsook het rijden op de juiste bandenspanning⁶.
- Op 9 juni hebben twaalf organisaties hun handtekening gezet onder de *Green Deal voor laadinfrastructuur elektrisch rijden*, die invulling geeft aan de afspraken in het Energieakkoord om barrières rond de uitrol van de openbare laadinfrastructuur weg te nemen⁷. Op dit moment staan er zo'n 6.000 laadpalen in de openbare ruimte. Via de Green Deal kan dit met ca. 8.000 laadpalen worden uitgebreid.
- Realiseren van de afspraak om dit jaar *1 miljoen mobiliteitspassen* in gebruik te hebben. Het beoogde doel van 1 miljoen mobiliteitspassen lijkt dit jaar niet gehaald te worden. Door de complexe markt heeft de contractvorming meer tijd genomen dan verwacht. Inmiddels liggen er contracten met alle grote mobiliteitskaartaanbieders. Partijen zijn in gesprek om verdere groei te realiseren. De gedeelde intentie van alle betrokken partijen is om binnen afzienbare tijd alsnog het doel te halen.
- Plan van aanpak om in 2020 *100.000 deelauto's met een lage CO₂-uitstoot* op de weg te hebben. Op 3 juni hebben 30 organisaties met de Rijksoverheid een Green Deal afgesloten met als gezamenlijke ambitie autodelen te laten groeien tot een netwerk van 100.000 auto's in 2018; dit is dus twee jaar eerder dan in het Energieakkoord is afgesproken⁸. Met deze Green Deal willen deelnemende organisaties gezamenlijk de bekendheid van autodelen bevorderen, kansen vergroten en belemmeringen in kaart brengen en aanpakken.
- Opzetten van *living labs zero emissie stadsdistributie* als uitwerking van de afgesloten Green Deal. Inmiddels zijn in zeven steden living labs gestart; nog negen zijn in voorbereiding.
- Het programma *Lean and Green personal mobility*, waarbij bedrijven een uitvoeringsplan opstellen om binnen vijf jaar 20 procent CO₂ te reduceren voor

⁵ Zie: <http://www.energieakkoordser.nl/nieuws/brandstofvisie.aspx>

⁶ Zie: <http://www.automotive-werkplaats.nl/banden/item/15948-overheid-start-campagne-kies-de-beste-band>.

⁷ Zie: www.RVO.nl.

⁸ Zie: <http://www.rijksoverheid.nl/nieuws/2015/06/03/over-drie-jaar-honderdduizend-deelauto-s-in-nederland.html>.

hun woonwerk- en zakelijk verkeer komt, na een wat stoeve start, goed op gang.

- Uitvoeren van de *verkenning 'Betalen voor gebruik'*. Het overleg over deze verkenning loopt. In het Energieakkoord is vastgelegd dat de verkenning eind 2015 gereed is.
- In het Energieakkoord is opgenomen om *ultrazuinige personenauto's* – zero-emissie personenauto's en personenauto's met een lage CO₂-emissie – in ieder geval tot en met 2018 *fiscaal te stimuleren*. De autofiscaliteit 2017-2020 belooft een apart traject via de Autobrief 2.0 en de fiscale stelselherziening en zijn dus geen onderdeel van nieuwe afspraken in het UMT⁹.

Intensief overleg over toekomstige duurzame brandstofmix

In eerste helft van 2014 heeft de mobiliteitssector zich toegelegd op het opstellen van de *Visie Duurzame Brandstofmix*: meer dan honderd organisaties hebben hier onder regie van het ministerie van IenM input voor geleverd. Op 30 juni 2014 is deze visie - *Een duurzame brandstofvisie met LEF*¹⁰ - aangeboden aan staatssecretaris Wilma Mansveld van het ministerie van Infrastructuur en Milieu en UMT-voorzitter Pieter van Geel. De deelnemers aan het UMT zijn unaniem van mening dat met het visiedocument een stevige basis is gelegd voor het vervolgproces dat tot een Uitvoeringsagenda moet leiden. In deze visie is verkend dat er meerdere technologie- en brandstofsporen zijn, waarmee de mobiliteit- en transportsector kan worden verduurzaamd. Nederland moet het beleid zo vormgeven dat het adaptief mee kan bewegen met internationale en technologische ontwikkelingen. Binnen deze context kan het bedrijfsleven exportproposities ontwikkelen. Er is veel waardering voor het proces en het eindproduct. Enkele organisaties brengen een eigen accent bij het visiedocument aan¹¹.

Van Visie naar Actieagenda

In de tweede helft van 2014 is een *Actieagenda duurzame brandstoffen 2015-2020* opgesteld¹². Bij de totstandkoming hiervan heeft opnieuw een groot aantal organisaties uit verschillende segmenten van de mobiliteits- en transportsector samengewerkt. De Actieagenda geeft voor verschillende modaliteiten en marktsegmenten mogelijke ontwikkelrichtingen, acties om deze te realiseren en de daarbij behorende investeringsbeslissingen van bedrijven, overheden en burgers. In totaal zijn 32 bundels onderscheiden en meer dan 250 mogelijke maatregelen in beeld gebracht. Voor alle bundels zijn door kennisinstellingen inschattingen gemaakt van potentiële effecten, kosten en doelbereik. Er is geen integrale kosten-batenanalyse uitgevoerd. Uit de inschattingen van de kennisinstellingen blijkt dat de doelen voor 2020 en 2030 zeer ambitieus zijn. Om deze doelen te halen, moeten de potenties van alle brandstofopties – naast de opties die buiten de brandstofmix vallen (beïnvloeden reizigersgedrag en logistieke efficiëntie) - serieus worden afgewogen. Inzicht in de effecten van mogelijke maatregelen zijn een belangrijke tussenstap op weg naar meer concrete afspraken voor de Uitvoeringsagenda van het UMT.

⁹ Een brede maatschappelijke coalitie van ANWB, BOVAG, Natuur & Milieu, RAI Vereniging en Vereniging van Nederlandse Autolease-maatschappijen heeft op 1 juni 2015 een gezamenlijk plan voor de Autobrief 2 aan het kabinet en de Tweede Kamer aangeboden. Zie: <http://www.natuurenmilieu.nl/nieuws/20150601-brede-maatschappelijke-coalitie-presenteert-voorstel-voor-autobrief-2>.

¹⁰ Zie: <http://www.energieakkoordser.nl/nieuws/brandstofvisie.aspx>

¹¹ Zie: <http://www.energieakkoordser.nl/nieuws/brief-duurzame-brandstofvisie-met-lef.aspx>.

¹² Zie: www.energieakkoord.nl. Het deelrapport *Actieagenda duurzame brandstoffen: inventarisatie van mogelijke acties per marktsegment voor de periode 2015 –2020* is beschikbaar via deze website.

Van Actieagenda naar Uitvoeringsagenda

Tegen de achtergrond van de afspraken in het Energieakkoord speelt het UMT een centrale rol bij de vertaling van Visie en Actieagenda naar een concrete Uitvoeringsagenda. Begin 2015 zijn de eerste effectberekeningen van mogelijke maatregelpakketten voor de Actieagenda beschikbaar gekomen; deze vormen de basis voor nadere besluitvorming¹³. Tijdens de UMT-vergadering van 29 januari 2015 zijn de voorlopige resultaten van de doorrekening van alle per brandstofspoor voorgestelde maatregelen gepresenteerd. Dit levert een gevarieerd beeld op, zowel qua bijdrage aan het doelbereik op korte en (middel)lange termijn, als qua kosteneffectiviteit en bijdrage aan groene groei¹⁴. Het UMT heeft zich geconcentreerd op de thema's en bundels met zowel een betekenisvolle bijdrage aan het doelbereik (in 2020, 2030 of 2050) als een breed draagvlak genietend bij organisaties in het UMT. Elke technologie die een positieve bijdrage levert aan de verduurzaming van de energiehuishouding moet een kans krijgen. Er moet een bijdrage worden geleverd aan het doelbereik, de gewenste langetermijntransities en groene groei. De balans van maatschappelijke kosten en baten moet positief uitvallen.

Naar een snelle uitvoering van acties per marktsegment

Op basis van deze informatie zijn thema's en bundels benoemd die volgens het UMT in aanmerking komen voor een snelle uitvoering. De uitwerking kan de vorm krijgen van een Green Deal of een andersoortige vorm van publiek-private samenwerking. De nieuwe afspraken die uit de Actieagenda voortvloeien, zijn aanvullend op bestaande en binnenkort af te sluiten vormen van publiek-private samenwerking (Green Deals). Daar waar financiële rijksbijdragen aan de orde zijn, vindt besluitvorming plaats binnen de reguliere begrotingstrajecten. De volgende thema's en bundels zouden volgens het UMT nu tot een snelle uitvoering moeten komen:

- *Elektrisch rijden*. Uitwerking van dit thema bouwt voort op het bestaande Plan van Aanpak 2011-2015 - *Elektrisch Rijden in de Versnelling* - en de afgesloten Green Deals¹⁵. In het verlengde van de *Visie Duurzame brandstofmix* heeft op uitnodiging van het Formule E-team (FET) de tafel Elektrisch Vervoer voor de periode 2015-2020 een nieuwe actieagenda opgesteld: *Wegverkeer Elektrisch Vervoer, 2015-2020*¹⁶. Deze actieagenda bevat zowel een langetermijnvisie op het toekomstige elektrisch vervoer als specifieke beleidsmaatregelen voor diverse vervoertypen (personenwagens, bestelwagens, bussen, vrachtwagens en light electric vehicles). Deze actieagenda is niet door het UMT vastgesteld, maar vormt de inbreng vanuit de sector in de gesprekken in het UMT en met de Rijksoverheid over het toekomstig beleid en financiering daarvan. Het FET stelt voor een nieuwe Green Deal te sluiten voor de periode 2015-2020 waarin concrete acties voor elektrisch vervoer worden afgesproken. Daarmee worden de kansen voor groene groei vergroot en verzilverd.
- *Efficiencyverbetering in het wegvervoer*. Aan dit thema is een eerste invulling gegeven met de start van de brede publiekscampagne door samenwerkende brancheorganisaties (zie hierboven).
- *Efficiencyverbetering bij zee- en binnenvaartschepen*. Het Rijk streeft een aanscherping van de internationale CO₂-normen voor de (zee)scheepvaart na.

¹³ De effectberekeningen zijn afkomstig van samenwerkende kennisinstellingen (kennisconsortium bestaande uit ECN, TNO, CE Delft, Ecofys) en betreffen CO₂-reductie, energiebesparing (PJ), kosteneffectiviteit en bijdrage aan duurzame groei (werkgelegenheid, investeringen, innovatie).

¹⁴ Zie: www.energieakkoord.nl. Het deelrapport *Kosten en effecten van de Actieagenda: inschatting van de potentie* is beschikbaar via deze website.

¹⁵ Zie: <http://www.rvo.nl/onderwerpen/duurzaam-ondernemen/energie-en-milieu-innovaties/elektrisch-rijden>.

¹⁶ Zie: <http://www.nederlandelektrisch.nl/thema/formule-e-team>.

Het is van belang dat de Nederlandse maritieme sector concurrerend blijft. Tegen deze achtergrond werkt het ministerie van IenM samen met een brede groep maritieme stakeholders aan afspraken die beide doelen dienen. De afspraken worden in de Maritieme Strategie ingepast.

- *Rijden op waterstof.* Nederland wil bij de Europese koplopers behoren die brandstofcel elektrisch rijden ontwikkelen. Daarom bereiden partners uit industrie en brancheorganisaties in het Nationaal Waterstofplatform Nederland (in oprichting) een Green Deal voor gericht op de periode 2015-2020, de fase van marktvoorbereiding en de eerste marktintroductions.
- *Vergroening van gasvormige brandstoffen.* Bij dit thema worden vanuit het UMT met betrokkenen gesprekken gevoerd over de business case voor en positie van groen gas in de sector mobiliteit en transport; dit gebeurt in het bredere kader van het streven naar vergroening van de gasproductie.
- *Inzet van LNG in de scheepvaart.* LNG wordt als de meest kansrijke transitiebrandstof voor de scheepvaart gezien, in ieder geval voor de korte en middellange termijn. Het LNG-platform komt tot een prioriteitstelling van te ondernemen acties. Ook hier geldt dat nieuwe afspraken na overleg met de maritieme stakeholders in de Maritieme Strategie worden ingebed.
- *Inzet van Biobrandstoffen in luchtvaart, scheepvaart en zwaar wegverkeer.* Voor luchtvaart, scheepvaart en zwaar wegverkeer biedt de inzet van biobrandstoffen een belangrijk alternatief voor het gebruik van fossiele brandstoffen. Bij het maken van afspraken over de inzet van biobrandstoffen is een belangrijke taak voorzien voor het Platform Duurzame Biobrandstoffen in oprichting; ook is er een rol voor de commissie-Corbey in verband met advisering over het borgen van duurzaamheidseisen.

Thema's waarover nog overeenstemming moet komen

Over de mogelijke inzet van (groen) gas in de mobiliteits- en transportsector is een nadere verkenning uitgevoerd en zijn vervolggesprekken inmiddels gestart¹⁷.

Het UMT is ook nog in gesprek over een ander thema: de rol van biobrandstoffen in de mobiliteits- en transportsector. Uitgangspunt is dat de inzet van biobrandstoffen gepaard gaat met passende duurzaamheidscriteria. Over de positie van biobrandstoffen in het overige wegverkeer beraadt het UMT zich, mede in het licht van de Nederlandse inzet bij de Europese post-2020 onderhandelingen.

Het UMT ziet de inzet van biobrandstoffen als onderdeel van de waardeketen in een cascaderingsaanpak. Daarom zijn de samenhang en afstemming met onder andere de chemische en agrosector alsook de havens van Rotterdam en Amsterdam van belang. In het kader van de Borgingscommissie Energieakkoord zal na de komende zomer afstemmingsoverleg met deze sectoren worden georganiseerd.

Vooruitblik

De gesprekken over de 32 bundels uit de Actieagenda duurzame brandstoffen en onderliggende acties zijn nog niet afgerond. Over diverse thema's en bundels voeren betrokkenen in het UMT nog overleg. Het UMT wil de gesprekken over de toekomstige duurzame brandstofmix na de zomer afronden. Na het verschijnen van de *Nationale*

¹⁷ Aan de orde zijn onder meer voorstellen die erop zijn gericht dat alle in mobiliteit gebruikte CNG (equivalent van aardgas) per 2020 groen geproduceerd is. Centraal staan de voor- en nadelen hiervan. Ook gaat de discussie over de plaats van gas in het wegvervoer in de toekomstige duurzame brandstofmix en de hieraan verbonden voor- en nadelen. Voor het inpassing van LNG in zwaar transport speelt mee dat in 2012 de Green Deal Rijn en Waddens is afgesloten. De EU zet met de Richtlijn voor alternatieve tankinfrastructuur onder andere in op een infrastructuur van LNG langs de TEN-T corridors.

Energieverkenning 2015 (begin oktober 2015) zal meer inzicht ontstaan in de mate van doelbereik van de afspraken uit het Energieakkoord. Zoals in de *Uitvoeringsagenda Energieakkoord 2015* is afgesproken, kan dan ook de vraag naar de wenselijkheid en noodzakelijkheid van aanvullende maatregelen aan de orde zijn. Hier zal de kosteneffectiviteit en het transitiepotentieel van maatregelen worden meegewogen. In de voorbereiding op de evaluatie van het Energieakkoord in 2016 zullen alle relevante ontwikkelingen worden meegenomen.

Daarnaast zal het UMT zich buigen over de voortrollende agenda. Voltooide acties worden van de agenda afgevoerd, nieuwe acties voortkomende uit de Uitvoeringsagenda Duurzame Brandstofmix of andere afspraken uit pijler 7 van het Energieakkoord kunnen aan de agenda worden toegevoegd.

Ik vertrouw er op u met deze voortgangsrapportage voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,



Ed Nijpels
Voorzitter van de Commissie Borging Energieakkoord voor duurzame groei